



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Saksbehandler, innvalgstelefon

Per-André Torper, 22 24 83 27

Vår dato

21.08.2003

Deres dato

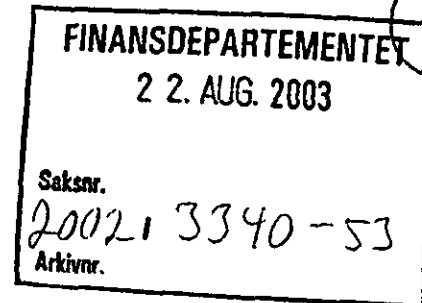
Vår referanse

03/1149

Deres referanse

02/3340

Finansdepartementet



HØRING - BILAVGIFTER - RAPPORT FRA EN ARBEIDSGRUPPE

Vi viser til Finansdepartementets brev av 16. mai 2003, vedlagt rapport fra en arbeidsgruppe.

Gruppens mandat forutsatte provenynøytralitet. Innenfor dette mandatet mener Samferdselsdepartementet at nivået på engangsavgiften på *personbil* bør reduseres, og at de bruksavhengige avgiftene, og spesielt dieselsavgiften, bør økes, jf begrunnelse nedenfor.

Samferdselsdepartementet har følgende kommentarer til de enkelte avgiftene:

Engangsavgiften

Dagens avgiftssystem med et høyt nivå på engangsavgiften for personbiler, kombinert med lave avgifter på varebiler, kombibiler og minibusser medfører uheldige tilpasninger. Mange bedrifter og privatpersoner velger større biler enn ellers, noe som bl.a. har uheldige miljømessige sider. Større biler gir også større skader på andre kjøretøy og personer i en ulykke.

De store avgiftsforskjellene på ulike kjøretøygrupper medfører også et komplisert system der kjøretøyene får én avgiftsmessig definisjon og én kjøretøyteknisk. Dette gir unødige administrative kostnader, blant annet hos Statens vegvesen. Det er dessuten samfunnsøkonomisk uheldig at det brukes ressurser på avgiftsmessige tilpasninger der ressurser benyttes til avgiftsmotivert ombygging av kjøretøy.

Ved at mange såkalte næringskjøretøy brukes privat og personbiler brukes i næring, er bilavgiftssystemet lite egnet til å skille mellom beskatning av

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse
Akersg. 59
Org.: 972 417 904

Telefon
Sentralbord: 22 24 90 90
Se saksbehandlers
innvalgsnr.

Telefax
22 24 95 73 Avd.
22 24 95 70 Arkiv

privatpersoner og næringslivet. Et eventuelt ønske om å skjerme innsatsfaktorer i produksjonen kan ikke være et avgjørende argument for å opprettholde den uheldige vridningen i etterspørselen en slik forskjells- behandling bidrar til.

Arbeidsgruppen ønsker en endring i retning av et mer enhetlig nivå på engangsavgiften i de ulike kjøretøygruppene, og mener at i den grad en finner det hensiktsmessig å redusere engangsavgiften, mot å øke andre avgifter på eie og bruk av bil, bør lettelse i engangsavgiften komme personbilene til gode.

Samferdselsdepartementet mener engangsavgiften for ordinære personbiler bør reduseres, ved at de bruksavhengige avgiftene økes tilsvarende. I tillegg bør det vurderes om engangsavgiften på varebiler, kombibiler og minibusser bør økes for å gi rom for ytterligere nedgang i engangsavgiften på ordinære personbiler

Samferdselsdepartementet viser til at gruppen har vurdert en CO₂-komponent/drivstoffkomponent i engangsavgiften. Dagens engangsavgift er sammensatt av tre komponenter, vekt, slagvolum og motoreffekt. Slagvolum er den komponenten som knytter seg nærmest til biler med en bestemt forbrenningsteknologi, og som synes minst framtidsrettet som avgiftsgrunnlag. Arbeidsgruppa har derfor vurdert om det er mulig å erstatte slagvolum med andre komponenter, blant annet CO₂. Gruppa fraråder at det innføres en CO₂-komponent i engangsavgiften nå, men åpner for en nærmere vurdering av problemstillingen når CO₂-utslippene om noen år forventningsmessig inngår i motorvognregisteret.

Som arbeidsgruppa påpeker er CO₂-utslippene allerede avgiftsbelagt gjennom CO₂-avgiften. Samferdselsdepartementet vil presisere at CO₂-avgiften på drivstoff er et svært kostnadseffektivt virkemiddel overfor CO₂-utslipp fra bilkjøring. Samferdselsdepartementet er enig i at slagvolumet ikke er en god komponent i engangsavgiften, men er skeptiske til å erstatte slagvolumet med CO₂-utslipp nå. Et slikt element nå vil bidra til overgang til dieselskjøretøy, og dermed gi økt lokal og regional luftforurensning. Vi er derfor enig i arbeidsgruppas vurdering av å ikke innføre dette elementet nå.

En CO₂-komponent i engangsavgiften vil imidlertid medføre at kjøperne av nye biler får økt incentiv til å ta hensyn til CO₂-utslipp. Overgang til dieselskjøretøy vil heller ikke være noe problem for lokal luftforurensning når de nye kravene til dieselskjøretøy innføres fra 2006. Samferdselsdepartementet går inn for at en CO₂-komponent i engangsavgiften innføres samtidig med de nye renskravene.

Arbeidsgruppen har vurdert om engangsavgiften kan differensieres etter *lokale utslipp til luft*. Lokale utslipp til luft fra nye biler vil bli mindre når nye utslippskrav fra EU trer i kraft i 2005/2006. Det er langt større forskjell i utslippskostnader mellom en ny bil og en eldre bil, og arbeidsgruppen anbefaler isteden at årsavgiften blir differensiert etter lokale utslipp til luft.

Samferdselsdepartementet er enig i denne vurderingen, jf også omtalen nedenfor.

Det kan imidlertid være teknisk mulig å differensiere engangsavgiften etter støymålinger som inngår i typegodkjenningen av bilmodeller. Da disse målingene bare viser bilens *motorstøy*, mens dekk- og karosseristøy ikke er med, gir ikke disse støymålingene et representativt bilde av bilens samlede støyegenskaper. Derfor frarår arbeidsgruppen å differensiere engangsavgiften etter motorstøy. Samferdselsdepartementet er enige i denne vurderingen.

Arbeidsgruppen har vurdert en differensiering i engangsavgiften etter bilens sikkerhetsegenskaper. Pr. i dag er det ingen spesifikke egenskaper ved bilens sikkerhet som går fram av bilens typegodkjenning. Det foregår i dag en utstrakt testing av bilers sikkerhetsegenskaper, men det synes vanskelig på kort sikt å knytte disse testene opp mot avgiftssystemet. Dette skyldes blant annet at slike tester ikke er obligatoriske. Samferdselsdepartementet er derfor enig i gruppens konklusjon.

Årsavgiften

Biltrafikken medfører lokale miljøproblemer, og det vil trolig være nødvendig med nye virkemidler for å klare kravene i den nye grenseverdiforskriften for luftkvalitet. Det arbeides også med nye krav til luftkvalitet i EU som kan bli strengere. I tillegg har Norge inngått en avtale om å redusere de nasjonale NOx-utslippene.

Innførte avgasskrav og strengere krav til drivstoff har medført nedgang i de helseskadelige utslippene fra vegtrafikken. Utslippene av NOx er for eksempel redusert med 38 pst i perioden 1990-2000. Som følge av økt trafikk og flere dieslbiler har imidlertid denne utviklingen snudd, og fra 2000 til 2001 var det en liten *økning* av NOx-utslippene. Det mangler nyere utslippsdata, men tendensen med økt dieselsalg og trafikkvekst har fortsatt i 2002 og 2003.

En differensiert årsavgift kan være et godt virkemiddel i forhold til regionale og lokale miljøproblemer med stor geografisk utbredelse.

Samferdselsdepartementet støtter derfor konklusjonene om at det innføres en miljødifferensiert årsavgift på biler opp til 12 tonn, og mener dette bør innføres fra 2004.

Systemet for miljødifferensiering av årsavgiften for tyngre kjøretøy over 12 tonn bør også vurderes på nytt i lys av endringer for kjøretøyene under 12 tonn.

Drivstoffavgifter

Bruk av diesel medfører vesentlig høyere lokale og regionale utslipp enn bensin, mens avgiftene på diesel er lavere enn på bensin. Samferdselsdepartementet er derfor enig i at avgiftsforskjellen på bensin og diesel bør jevnes ut.

For å redusere nivået på engangsavgiften på personbiler mener *flertallet i arbeidsgruppen* med utgangspunkt i mandatet at en bør vurdere om deler av den generelle lettelsen av drivstoffavgiftene i 2000 og 2001 kan reverseres, spesielt på diesel. Samferdselsdepartementet er enige med arbeidsgruppens flertall.

Arbeidsgruppen viser til at beregninger som Statens forurensingstilsyn (SFT) har utført tyder på at miljøgevinstene er større enn kostnadene ved å innføre et avgiftsincentiv for såkalt svovelfri *bensin*. Gruppen foreslår derfor at det blir innført et slikt incentiv i 2004. Samferdselsdepartementet slutter seg til arbeidsgruppens vurdering, og går inn for at et slikt incentiv også gis for svovelfri diesel.

For firmabilbeskatning av el-biler viser arbeidsgruppen til at det er de ordnære reglene for frimobilbeskatning som kommer til anvendelse. For el-biler beregnes imidlertid fordelene på grunnlag av kilometersatsen som ligger to prisklasser lavere enn det listepriis tilsier. El-biler blir også indirekte favorisert ved at de er fritatt merverdiavgift og engangsavgift. De fleste el-biler har begrenset plass til passasjerer og last, og er dermed lite egnet til lengre ferie- og fritidsreiser, og reiser med stort plassbehov. I tillegg har bilene begrenset kjørelengde. Disse forholdene begrenser den private fordelene av å ha en elektrisk firmabil. Arbeidsgruppen har ikke vurdert om beskatningen av el-bil som firmabil er rimelig i forhold til den private fordelene.

På bakgrunn av en begrenset nytte el-bilene har privat, mener Samferdselsdepartementet at de bør beskattes ut fra en lavere årlig kjørelengde enn andre kjøretøy.

Med hilsen

Anne Brundemoen
for

Pål Tore Berg e.f.


Per-André Torper